

النايتة من الشافى

بين طريق رأس الرجاء الصالح وطريق القوافل التقليدية

بقلم: الدكتور اسماعيل نورى الربيعى

اتسم النشاط التجاري في المحيط الهندي بهيمنة واضحة للتجار المسلمين ، الذين أبدوا فاعلية واسعة في إتمام العمليات التجارية بين الموانئ الآسيوية والأفريقية . وقد دأبوا على هذا العمل حتى قدوم طلائع الأسطول البرتغالي عام ١٤٩٨ م ، وكان النشاط التجاري على مستوى عال من التنظيم والدقة ، مما أسهم في بلورة معالم محددة لطبيعة العلاقات التجارية القائمة . فكانت الأنشطة تجري بهدوء القانونيين ومعرفة المرتكزين إلى حدودهم التي لا يمكن أن يتجاوزوها . وعليه كانت المحطات التجارية الرئيسية التي لم تزد على اثنتين ، معالم تحديد لاتجاهات الميل والرغبة في التعامل والحصول على الصفقات التجارية . والتي ارتبطت بتقاليد أصيلة عريقة رسمت



طبيعة خاصة وسمات واضحة للعلاقات التجارية في المنطقة ، لم يفكر أي طرف في تجاوزها أو الدوران حولها والالتفاف عليها . وعلى هذا ، كانت مدينة كاليكوت الواقعة على ساحل الملبار في الهند ، محطة لجمع السلع الآسيوية وإعدادها للتصدير عبر المنافذ البحرية مثل الخليج العربي والبحر الأحمر ، أما " ملقا " فكانت همزة الوصل بين الصين والمحيط الهندي . حيث يتم التبادل بين التجار المسلمين ونظائرهم من الصين وسيام وجزر التوابل ، بمستوى متكافئ يسوده جوٌ من العلاقات المتوازنة القائمة على المنفعة وتبادل المصالح ، حتى كانت سلطنة ملقا التي شاهدها المسلمون سوقاً واسعة لترويج سلع الهند وجزيرة العرب وأفريقيا وأوروبا. في حين أن كاليكوت قد اضطلعت بجمع سلع الشرق الأقصى ومنتوج الفلفل في الملبار والقرفة والأحجار الكريمة من سيلان والنيلة من كوجارات والمنسوجات القطنية والجوت المصدرة من البنغال وكوجارات والبنجاب ، إضافة للأفيون والأعشاب الطبية^(١) . ليتم إيصالها إلى السواحل الشرقية من البحر المتوسط فأوروبا الطامحة بكل قوة نحو التوابل ونفائس الشرق .

تسير القوافل البرية في طريقي قاطعة الصحراء نحو الموانيء الشامية عبر الصحراء أو الاتجاه نحو مدينة بغداد بلوغاً سواحل البحر المتوسط .

أما الطريق الثاني والمدعو بالجنوبي فكان يمر عبر البحر الأحمر ليصل إلى مصر . إلا أن عسر الملاحة فيه نتيجة لهبوب الرياح الشديدة طوال فصول السنة جعله أقل أهمية من طريق الخليج العربي .

أما طرق القوافل البرية ، فلم تزد على ثلاثة ، هي على وجه التحديد ، طريق الخليج العربي أو ما يدعى بالطريق الأوسط والذي يعد الأهم والأوفر حظوة في بلوغ البضاعة الآسيوية نحو أوروبا . وربما تعود أهميته لحساب الموقع الجغرافي الذي تمتع به ، لوقوعه بشكل مقابل لمسار السفن القادمة من الهند ، إذ تتوجه السفن نحو رأس الخليج العربي حيث مدينة البصرة و

النزاع السياسي ، أن اتجه التجار الإيطاليون لنقل نشاطهم وتركيزه في مصر والشام ، مستثمرين الموقف الرسمي للممالك من أهمية التجارة ودورها البالغ في تدعيم سلطانهم وتوطيد أركان ملكهم ، وتنشيط فاعليات المدن الواقعة تحت نفوذهم^(٣) .

كانت التجارة الآسيوية بجملةتها عملية مزدهرة . تفصح عنها الأرباح الطائلة التي تحقّقها الرحلات البحرية المتوجهة من ساحل الملبار نحو الخليج العربي والبحر الأحمر بالإضافة إلى النشاط الدافق مع الموانئ الهندية الواقعة على الساحل الغربي وملقا والصين وأرخبيل الملايو .

وكان المعدل السنوي لتوجه السفن الشرقية البالغة إلى البحر الأحمر من ميناء كاليكوت يتراوح بين عشر إلى خمس عشرة سفينة ، وبقيت الحال هذه إلى القرن الخامس عشر ، لتفصح عن الدور الهام الذي لعبه التجار المسلمون في ترويج التوابل إلى أوروبا . والواقع أن المستوى الرفيع الذي بلغته التجارة الآسيوية ، جاء انطلاقاً من جملة اعتبارات يقع في مقدمتها ، تراكم الخبرة الذي جاء عبر سنوات طويلة من

إلا أن الخبرة الملاحية التي اكتسبها الربابنة العرب ، إضافة لاتساع نطاق العلائق التجارية بين مصر وأوروبا خلال فترة العصور الوسطى ، أكسب طريق البحر الأحمر أهمية بالغة في الصلات التجارية مع الشرق فيما بعد . أما الطريق الثالث فكان برمته برياً ، حيث يبدأ من الهند قاطعاً الجبال نحو نهر جيحون ليبلغ الطريق القادم من الصين ليبلغ بخارى ، عندها يتفرع إلى طريقتين الأولى يتجه نحو بحر قزوين فنهر الفولجا ، اما الثاني فيتجه نحو البحر الأسود ليبلغ طربزون فالقسطنطينية . وكان لمدن الشرق الإسلامي ؛ البصرة وبغداد ودمشق وطرابلس وبيروت وحلب والإسكندرية والقاهرة والقسطنطينية^(٢) ، دور هام وبارز في عملية النشاط التجاري الآسيوي - الأوروبي ، حتى كانت المدن التجارية الإيطالية تشهد بالفضل والعرفان لمدن الشرق في توسيع وإتمام نشاطاتها التجارية . مما حث تجار البندقية وجنوة وفلورنسا لاستحداث ممثلين وقناصل وبيوتاً تجارية وفنادق في تلك المدن للإشراف على شئونهم التجارية فيها . وكان للموقف العثماني من الأوروبيين عامة لاسيما في مجال

البعيدة ، آخذة بنظر الاعتبار مخاطر الغرق وهجمات القراصنة^(٥) .

تعد السيطرة العامة والشاملة للتجار المسلمين على أنشطة التجارة الآسيوية ، من العوامل الدافعة بشكل قوي وملح في توجه الأوروبيين البرتغاليين منهم على وجه الخصوص نحو البحث عن وسائل للتخلص من هذه الهيمنة ، والواقع أن العلاقة كانت تتوزع من المركز نحو المحيط ، إذا صح التعبير ، فعلى سبيل المثال ، كانت أوروبا تحت رحمة تجار المدن الإيطالية ، وهؤلاء بدورهم كانوا تابعين لشكل واتجاه نشاط التجار المسلمين .

وعليه نجد أن البرتغاليين بمبرراتهم المتعددة وطموحاتهم الواسعة ، قد أعملوا جهدهم في البحث والتقصي عن طرق جديدة تطميناً لمصالحهم التي يحد منها وجود قوى أخرى لها السيادة في مجال حيوي وهام .

والواقع أن صلات تجار البندقية بموانيء مصر والشام خلال أواخر القرن الخامس عشر كانت من القوة إلى الحد الذي بلغت فيه توسعاً كبيراً في حجم وكمية البضائع إضافة إلى عدد السفن الراسية في الموانيء العربية الواقعة على

الاتصال المباشر بين ثقافات مختلفة اسهم في ترصين موقع النشاط التجاري ووسع مداه بشكل ملفت للنظر . حتى تهيأ للتجار المسلمين أن ينالوا الحظوة الرفيعة في الكيانات السياسية الآسيوية ، حتى أنهم وبمكائنتهم التجارية ، كانوا يتحكمون في القرار السلطاني لتلك الحواضر دون اللجوء إلى المواجهات المسلحة^(٤) .

والواقع أن العمليات التجارية ، كانت تتم بمنتهى التنظيم والدقة ، وتخضع بشكل موضوعي لحساب العرض والطلب فيما اجتهدوا في عقد الصفقات وبث الوكلاء التجاريين والتركيز على أعمال الصرافة وتوسيع التعامل بالسندات المالية التي وجدوا فيها نوعاً من الضمان والتأمين للمخاطر التي تتعرض لها البضائع المشحونة أو إفلاس التجار . وعليه كانت التحويلات المالية واسعة الانتشار في التعامل . إلا أن نسبة الحسم كانت تختلف مع واقع الطريق الذي تخوض فيه السفن العابرة ، فكانت النسبة تبلغ واحداً بالمئة على التحويلات المستحقة خلال شهرين ، وهذا كان يتم بين الموانيء القريبة في حين كانت تصل النسبة ما بين ١٢ - ١٦٪ بين الموانيء

حوض البحر المتوسط كبيروت والإسكندرية ، حتى إن إجمالي ما حملته سفن حكومة البندقية من بضائع خلال السنوات ١٤٩٧ - ١٥٠١م قد بلغ حوالي ثلاثة ملايين ونصف مليون ليبرة إنجليزية^(٦) ، احتوت على النصف من مادة التوابل .

عبر سلسلة من النشاطات المتوفرة المرتبطة بالحماس والطموح الشديد ، تمكن البرتغاليون من بلوغ رأس الرجاء الصالح . ليفتحوا للعالم أفقاً ومنحى جديداً في تاريخ العالم الاقتصادي . فلم يكن العام ١٤٨٧ ، مجرد تاريخ لنشاط دأب عليه بحارة مغامرون يغمروهم الحماس والعناد والإصرار بل كان تواصلًا حيًا لجهود قرن من الزمان ، تم فيه اكتشاف ساحل أفريقيا الغربي ، وعبر هذا الجهد الكبير تمكن فاسكو دي جاما من عبور رأس الرجاء الصالح عام ١٤٩٨م ، ليبحر في المحيط الهندي ميمماً وجهته نحو الهند . وبقدر ما استفاد البرتغاليون من الخبرة الملاحية التي قدمها البحارة العرب في سبيل إتمام مشروعهم الجغرافي والاقتصادي ، فإن إرجاع الفضل كان يدعو للخيبة والمرارة ، بعد أن أفصحوا عن المرامي الدينية والسياسية في الشرق . حتى كان

نجاحهم مدعاة للغبطة والسرور ، على اعتبار أنه وسيلة ناجحة لقيادة حرب صليبية جديدة ضد المسلمين^(٧) .

كان البرتغاليون قد حزموا أمرهم على إنهاء دور العرب التجاري في المنطقة . بعد أن أعملوا الجهد في تحقيق صلات وعلاقات تجارية مع مناطق الساحل الغربي من الهند ، وبعد ما وجدوه من أرباح ومغانم ومكاسب كبيرة تبلغ خمسة أضعاف تكاليف الرحلات . وعليه ركزوا جهودهم على إيقاف العرب وإبعادهم من ساحة المنافسة بشكل نهائي . معتمدين على وسائل القوة التي تحصلوا عليها من سفن متطورة وفق روح العصر مزودة بالمدفعية ، والبنادق الحديثة التي تسليح بها البحارة البرتغاليون . حتى إنهم عمدوا إلى مهاجمة السفن العربية وإغراقها ، وتخريب العلاقة التقليدية التي كانت سائدة بين حكام الهند والتجار العرب . ولم يكتفوا بهذا العمل ، بل عمدوا إلى إغلاق المنافذ البحرية على التجارة العربية ، حتى شهد العام ١٥٠٢م^(٨) إقدام الأسطول البرتغالي على إغلاق مدخل البحر الأحمر .

إزاء الفوضى والاضطراب الذي خلفه البرتغاليون في المنطقة ، تحركت القوى العربية ممثلة بالسلطان الغوري في مصر والدولة الطاهرية في اليمن لمواجهة الخطر الذي أحاق بمصالحهما . لاسيما بعد التحول الذي شهدته طرق التجارة نحو طريق رأس الرجاء الصالح بتوجيه من البرتغاليين بالإضافة إلى تهديد المقدسات الإسلامية^(٩) ومحاولة تقليص النفوذ الإسلامي لها . وقد وجد السلطان الغوري في دعوة الأمراء المسلمين الهنود لمساندتهم في مواجهة الغزو البرتغالي فرصة سانحة لتجهيز حملة بحرية عام ١٥٠٥م^(١٠) بقيادة الأمير حسين الكردي ، واضعاً تحت تصرفه عدداً جيداً من السفن الحربية وجنود من المماليك السلطانية والأحباش والتركمان والمغاربة ، وكان هذا التنوع لاعتبار الخبرة في مجال القتال البحري. وتمكنت الحملة من إلحاق هزيمة بالبرتغاليين عام ١٥٠٨م ، إلا أنهم سرعان ما استجمعوا قواهم ليحققوا نصراً على الحملة عام ١٥٠٩م^(١١) . وعلى ذات المنوال عمد السلطان عامر بن عبد الوهاب الطاهري لإعداد حملة عام ١٥٠٧ قوامها أربعة عشر مركباً ،

لمواجهة البرتغاليين في الهند إلا أنها لم تستطع أن تحقق الهدف المنشود^(١٢) .

تمكن البرتغاليون من قطع الطريق على التجارة العربية مع الهند حتى أن العام ١٥٠٦ قد أفصح عن نجاح البرتغاليين في قطع الطريق التقليدي البري ، كما أن البحر المتوسط لم تبلغه أي كمية من التوابل بعد أن أقفل طريق البحر الأحمر ، فيما بلغت الموانئ السورية كميات ضئيلة من التوابل ، عبرت عن طريق الخليج العربي الذي أفلت من السيطرة البرتغالية خلال تلك الأعوام المبكرة. وتفاقت الأحوال خلال العام ١٥٠٧ ، حتى أن الموانئ الشامية والمصرية ندرت فيها السلع الشرقية ، الأمر الذي أشار بوضوح إلى تفوق طريق رأس الرجاء الصالح الجديد^(١٣) .

وإذا كنا قد أشرنا إلى التفوق العسكري والتجاري للبرتغاليين ، فإن هذا الأمر لا يعني النهاية المطلقة لنشاط التجار العرب ، الذين لم يكونوا وحدهم في ساحة النشاط التجاري فهم أصحاب علاقات تقليدية واسعة مع العديد من الجهات إن كانت آسيوية أوالتجار الإيطاليين في مياه البحر المتوسط . وما يملكونه من وسائل وإمكانات لمواجهة

التدمير وقتل العاملون فيها . وتخلوا عن العديد من المواقع مثل أنجاديننا الواقعة تحت سلطان حاكم كوا عام ١٥٠٦ . وواجهوا مقاومة عنيفة في عدة مناطق منها كنتور وساحل عمان ١٥٠٧ ، وتعرضت مواقعهم للاهتزاز في سقطرى ، وفشلوا في احتلال عدن عام ١٥١٣ م ، وواجهوا أخطارا محدقة ومواجهات عنيفة في ملقا ، كما فشلت محاولتهم في إقامة حصن في كانتون عام ١٥٢٢ م . بالإضافة إلى اشتداد المقاومة والحروب التي لم تنقطع في الخليج العربي وكجرات وساحل الملبار ، ولم يتمكنوا من إتمام سيطرتهم على المالديف ومدغشقر ، وفي العام ١٥٢٤ انسحبوا من كولومبو ومن كاليكوت عام ١٥٢٥^(١٥) .

خضع النشاط التجاري البرتغالي لهيمنة الدولة حتى يمكن القول عنه بأنه كان " احتكار حكومي " مارس فيه الملك صلاحيته بالسيطرة على "وكالة الهند " حيث جعل بضائع التوابل والنيلة والأعشاب تحت الإشراف المباشر لأنشطة تلك الوكالة . فيما حظيت بضائع مثل الصمغ والعمور والأحجار الكريمة بحرية الاتجار من قبل المستثمرين الآخرين من ربانة

الإجراءات البرتغالية ، فمهما قيل وكتب عن قوة وبطش الأسطول البرتغالي ، إلا أنهم يبقون " قادمون جدد " يجهلون العديد من المداخل والمخارج ، وبهذا تكون السلع الآسيوية قد بلغت طرقها التقليدية القديمة ، إلا أن الكميات بالطبع كانت أقل من السابق . أمر آخر لابد من الإشارة إليه يتجلى في رجحان كفة المنافسة لصالح البرتغاليين بحكم ارتفاع تكاليف الشحن في الطرق التقليدية ، الأمر الذي ينعكس على أثمان السلع الشرقية في أوروبا ، إضافة إلى الأخطار المحدقة التي تحيط بالطرق التقليدية مقابل الأمن النسبي الذي كانت تتمتع به السفن الماخرة عباب رأس الرجاء الصالح^(١٤) .

نجح البرتغاليون في مسعاهم ، وتمكنوا من إحراز مكانة رفيعة في الشرق الآسيوي إلا أن المشهد التاريخي ، لايوحي البتة بأن أوضاعهم كانت نموذجية وكاملة غير منقوصة . فكثيراً ما شهدت تلك الحقبة الكثير من المرارة والهزائم المنكرة للبرتغاليين ، فقد تعرض أسطولهم للهزيمة في ميناء شول عام ١٥٠٨ م ، وتعرضت وكالتهم التجارية التي أقاموها في كاليكوت إلى

وضباط وقادة وتجار تابعين بشكل مباشر للإمبراطورية البرتغالية . وتحت وطأة الحملات العسكرية التي لم تنقطع والخسائر الجسيمة التي تكبدها البرتغاليون ، وجدوا أنفسهم في حاجة ماسة إلى رؤوس أموال توفر وتؤمن لهم الاستثمار بمشروعهم السياسي — الاقتصادي ، حيث وجدوا ضالتهم في تأسيس جمعيات تجارية ، حرص على الإنضواء فيها التجار الإيطاليون والألمان حتى كانت شركات مثل ويلر وفوبر وهوشستر وماركيوني وإفيتاتي تمارس دورها لجني الأرباح الطائلة من النشاط الدافق مع الشرق الآسيوي^(١٦) . ولم تقتصر تلك الظاهرة على اتساع مدى المشاركة في تأسيس الرأسمال التجاري الواسع ، بقدر ما أوضحت تراكم المصالح التجارية والأنشطة المتعددة التي بلغتها مدن التجارة الإيطالية . فعلى الرغم من تعرض الطرق التقليدية للمحاصرة وشلل مرافقها ، نجد أن "جنوة" قد حافظت على علاقاتها التجارية ووكالاتها في البحر الأسود وأرمينيا وسوريا وفلسطين بالإضافة إلى العلاقات التي نوهنا عنها مع إسبانيا والبرتغال . كما نشطت في تجارة السلاح مع الدولة العثمانية التي كانت

في عز المواجهة العسكرية مع الكيانات السياسية الأوروبية^(١٧) . وضمن هذا السياق تحقق " للبندقية " توسع كبير في مدخولاتها المالية من الريال الأسباني . الأمر الذي أدى إلى تدعيم موقفها في توجهها نحو تجارة التوابل مع الموانئ الشامية لاسيما طرابلس وبירות ، بعد أن حدثت تطورات هامة في طبيعة النشاطات الإنتاجية القائمة في آسيا خلال النصف الثاني من القرن السادس عشر ، حيث بدأ مزارعو سومطرة في تسويق انتاجهم الأكثر جودة من فلفل ماليزيا ، نحو موانئ مصر والشام ، ليعود الازدهار من جديد إلى طريقي الخليج العربي والبحر الأحمر^(١٨) .

الأمر الملفت للانتباه أن أغلب الباحثين ، يتناول ظاهرة التجارة الآسيوية - الأوروبية ، على أنها أمر خاضع لإرادة وتوجيه من الخارج أي لحساب مصالح القوى الأكثر هيمنة وسطوة وقوة ، في حين يتم إغفال وإهمال دور القوى المحلية ، لاعلى صعيد المقاومة المباشرة في رفض نفوذ القوى الخارجية فحسب ، بل إن هذا الإهمال يتعلق بالتوجهات والطموحات التجارية والاقتصادية للمنتج والتاجر

والسياسي الآسيوي ، ولنا في ذلك أن نشير إلى أهمية الخبرة التي اكتسبها منتجو سومطرة ورفضهم مقارنة بضاعتهم الأفضل بأخرى أقل قيمة ، وعلى هذا كانت المبادرة في تحمل كل التبعات لتحويل مسار الطرق التجارية التي كانت تسود ، لاسيما بعد عام ١٥٦٠ . والواقع أن أمراء القوى المحلية ، كما في آجه وكوجرات ، قد بدأوا في الاتجاه نحو طريق البحر الأحمر منذ ثلاثينات القرن السادس عشر . مما حدا بالبرتغاليين إلى محاصرة ذلك النشاط ومقاومته بكل شدة ، معتمدين على الخيار العسكري ، حتى كان الأسطول البرتغالي يمخر عباب بحر العرب ومداخل البحر الأحمر بحثاً عن السفن التي كسرت طوق الحصار^(١٩) .

دعت القوى المحلية في آسيا إلى ضرورة الإستفادة من التجارة القائمة والناشطة مع القوى الخارجية . وعليه عمد السلطان أكبر إلى الاهتمام بتحويل ميل التجارة من الطرق البحرية نحو الطرق البرية الداخلية ، هذا إذا ما أخذنا بنظر الاعتبار أن النفوذ البرتغالي اقتصر على السواحل الآسيوية . حتى كان النشاط في تجارة التوابل نحو

الصين وبلاد فارس عن طريق القوافل البرية . فيما توجهت الملبار في تسويق بضاعتها نحو آسيا الوسطى . وعلى هذا تعرض البرتغاليون للمنافسة في الحصول على البضاعة الآسيوية مما جعلهم يدفعون مبالغ مرتفعة . وكان من نتائج هذا الأمر أن بدأت معدلات نقل التوابل تتعرض للانخفاض على طريق رأس الرجاء الصالح ، حيث شهدت الأعوام ١٥٦٠ - ١٥٧٠م نقل ما حمولته ٣٠ - ٣٥ ألف قنطار من الأفوايه سنوياً . فيما تعرضت لانخفاض نسبي خلال الفترة ١٥٧٥ - ١٥٩٥م ليكون معدل الحمولة السنوية ما يقارب ٢٥ - ٣٠ ألف قنطار في السنة^(٢٠) .

على الرغم من كل ما أتمه البرتغاليون من إنجازات ، ألهتهم للحصول على موقع بارز في التجارة مع الشرق ، إلا أن قواهم تعرضت للإنهاك ، نتيجة لصراعهم مع قوى مختلفة . فهم في الواقع لم يكونوا في نزهة بحرية إنما غزاة متعالون قساة ، فرضوا وجودهم بالحديد والنار ، وانتهكوا حرمة المقدسات الدينية للشعوب المختلفة التي وطئوا سواحل أرضها . وأساءوا للتجارة كثيراً حتى كانت مشروعاً حكومياً يحفل

بالتناقضات ، فهم يسمعون لتحصيل أرباح لإمبراطوريتهم وفي الوقت نفسه ، يرغبون في الحصول على أرباح ذاتية . بالإضافة إلى كل ما تقدم ، فإنهم لم يكونوا في بلاد خالية من القوى السياسية ذات الأهمية وعليه خاضوا صراعاً مع العرب والعثمانيين والفرس والقوى الأخرى في الهند وأرخبيل الملايو مثل سلطنة آجه الواقعة شمال سومطرة وولاية كوجرات في الهند^(٢١) .

بدأ التحرك الجدّي نحو إعادة العلاقات القديمة مع الأسواق التجارية المضمونة والمتمثلة في الموانئ العربية ، وإذا ما كان البرتغاليون قد أحكموا الطوق على الخليج العربي بفعل سيطرتهم على جزيرة هرمز ، فإن البحر الأحمر قد أفلت من بين أيديهم ، حتى أن ميناء جدة قد استقبل في العام ١٥٦٥م ثمانياً وعشرين سفينة تجارية قادمة من آجه وسومطرة والهند . في حين استقبل ميناء جدة في العام التالي مايربو على أربع وعشرين ألف كانترا "الكانترا الواحد يساوي ١١٢ البرة إنجليزية " من الفلفل^(٢٢) . وتحت قناعة الحسبة التجارية ، وجد البرتغاليون أنفسهم مرغمين على تقبل النشاط التجاري في البحر الأحمر ، أو

عودة الروح إلى الطريق التقليدي ، لما يتكبدونه من خسائر مالية جسيمة لاتفي والنشاطات العسكرية التي استنزفت قواهم وكانت أحد أهم الأسباب في إنهاء وجودهم في الشرق . بالإضافة إلى أن البرتغاليين وبفعل انشغالهم في طريق رأس الرجاء الصالح ، اكتفوا بالسيادة على البحر الأحمر ، دون أن يكلّفوا أنفسهم المتابعة ووضع الحاميات العسكرية في موانئه المختلفة والأسباب في ذلك لاتخرج على أية حال ، عن قلة الرجال العاملين في الأسطول البرتغالي وانشغال أغلبهم في تحصيل أموال من الفعاليات التجارية^(٢٣) .

على مدى قرن من الزمان "السادس عشر" ، تمكن البرتغاليون من احتكار التجارة مع الشرق ، ولم تتوفر لأي من القوى الأخرى إمكانيات منافستهم في هذا المجال ، إلا أن التطورات التي شهدتها أواخر القرن ، أتاحت للهولنديين فرصة الظهور في الجزر الأندونيسية عام ١٥٩٥م ، وتمكنوا من تأشير عدة ملاحظات ، كان أهمها ، أن الوجود البرتغالي يعاني من الاحتضار ، أما الملاحظة الثانية والتي حظيت بعناية ورعاية فقد تلخصت في أن

التجارة مع الشرق تعدُّ منجماً للربح ،
إن وجدوا أنه وبرغم الخسائر في الأرواح
والسفن ، إلا أن المكسب من بيع
البضاعة كان حوالي ٨٠ ألف فلورين .
مما مهد السبيل لتأسيس شركة الهند
الشرقية الهولندية ، التي صدر مرسوم
إنشائها في العام ١٦٠٢م^(٢٤) .

خلال الأعوام ١٥٩٧ - ١٦٠٢ م ،
كانت السفن العائدة إلى أوروبا تقتصر
ملكيتها على طرفين هما الهولندي
والبرتغالي وبلغ عددها ٤٩ سفينة وكان
الرجحان للطرف الهولندي ، إذ بلغ
عدد سفنهم ٣٢ سفينة . أما العام
١٦٠٣ م ، فقد شهد تطوراً كبيراً تمثل
في زيادة نسبة السفن الهولندية
العائدة من آسيا فبلغ المجموع اثنتين
وعشرين سفينة وأشار ذلك إلى دخول
طرفين جديدين تمثلا في فرنسا
وإنجلترا ، حيث بلغ عدد السفن
البرتغالية أربعاً ، وثلاث عشرة سفينة
هولندية وأربع سفن إنجليزية ، وسفينة
فرنسية واحدة^(٢٥) . فيما شهدت
الأعوام اللاحقة تراجعاً واضحاً في عدد
السفن البرتغالية مقابل زيادة نسبية في
السفن الهولندية . وبدلاً من أن يوجه
التنافس والتزاحم على زيادة الكميات
الخارجة من آسيا ، نراه يتراجع في

حجم وكمية البضائع فبعد أن كانت
الفترة ١٥٧١ - ١٥٨٠م قد شهدت
خروج ما حمولته ٣٢,٦٨٠ ليبرة ،
يتراجع في الفترة ١٥٨١ - ١٥٩٠م ليلبلغ
٣١,١٦٠ ليبرة ، فيما ينخفض إلى
النصف في الفترة ١٥٩١ - ١٦٠٠م
لتصبح الحمولة ١٧,٤٨٠ ليبرة^(٢٦) .

وبحلول أواخر القرن ، دبت الحياة
مرة أخرى في طرق القوافل التقليدية
مقابل تراجع واضح في طريق رأس
الرجاء الصالح . وتشير الإحصاءات
التي أوردها ستينز كارد عن نقل
البضائع عام ١٦٠٠ ، إلى أنه قد تم
نقل من مليون إلى مليوني ليبرة من
الفلل عن طريق رأس الرجاء مقابل
ثلاثة إلى أربعة ملايين ليبرة تم نقلها
عن طريق القوافل ، فيما بلغت كمية
المواد [القرنفل ، النيلة ، الأعشاب
الطبية ، جوزة الطيب ، قشرة جوز
الطيب] العابرة عن طريق الرأس ما
يقدر بمليون ليبرة ، مقابل مليون
وسبعمائة ألف ليبرة عن طريق القوافل ،
فيما اقتصر تصدير الحرير الخام على
طريق القوافل فقط^(٢٧) .

وكان للتنافس الهولندي - البرتغالي ،
والمواجهات العنيفة بينهما والتزاحم

بالمقدسات الإسلامية وحرصاً على السمة الخاصة ، وعلى ذلك سمحوا للهولنديين بتكوين علاقات مع ميناء "مخا" في اليمن ، فيما صار التركيز على نقل البضائع إلى داخلية البحر اعتماداً على السفن العربية . أما الإنجليز فقد بدأوا محاولات حثيثة للحصول على علاقات تجارية مع ميناء "مخا" ، إلا أن الموافقات العثمانية الرسمية كانت تتأرجح بين القبول والرفض منذ العام ١٦٠٩م ، وكانت مبررات هذا التأرجح تنطلق من الحرص وعدم الثقة بالقوى الأوروبية التي تحركها الأطماع السياسية على الدوام وكما كشفتها الوقائع والأحداث ، بالإضافة إلى الحذر الشديد الذي رافق الموقف العثماني الرسمي من تقرب الأوروبيين من أراضي المقدسات . وعلى الرغم من الحذر والحرص ، إلا أن الإنجليز تمكنوا من الحصول على موافقة للتجارة والتعامل مع ميناء "مخا" . وكان للتطورات السياسية في اليمن أثرها في تحفيز النشاط التجاري فيها ، فبعد طرد العثمانيين عام ١٦٣٥م^(٢٩) وظهور الدولة الزيدية برز الاتجاه نحو التوسع في زراعة محصول البن وتصديره إلى الأسواق الأوروبية .

على مناطق النفوذ ، أثره في توجيه ميل التجارة وطرقها حتى غدا طريق القوافل أكثر يسراً وأسهل من طريق رأس الرجاء ، بعد أن غدا سلاحاً بيد البرتغاليين لإيقاف المنافسين وقطع سبل الإتجار عليهم . حتى أن هذا الأسلوب كان وبالأعلى على البرتغاليين أنفسهم إذ بدأت الكميات المصدرة من آسيا عن طريق الرأس بالانخفاض فبعد أن كانت كمية القوافل السنوية خلال أواخر القرن السادس عشر حوالي عشرة آلاف قنطار ، أضحت في بداية القرن السابع عشر حوالي سبعة آلاف قنطار . وبحساب الخسائر والمخاطر والحصار ، المفروض من قبل البرتغاليين غدا طريق القوافل التقليدي أيسر وأقل كلفة من طريق الرأس خلال القرن السابع عشر^(٢٨) .

وكان الهولنديون قد اتجهوا نحو توطيد علاقاتهم بالقوى المحلية في البحر الأحمر ، إيماناً منهم بأهمية ذلك الطريق في الحياة التجارية والأنشطة الأخرى المرتبطة بذلك العمل . ألا أن هذا التوجه اصطدم بتوجهات الدولة العثمانية ، التي حرصت على رفض دخول القوى الأجنبية داخل البحر الأحمر ومنع توغلها خشية المساس

مما أكسب اليمن علاقات وطيدة مع
التجار الأوروبيين ، والحصول على
مكاسب واسعة بالإضافة إلى ازدهار
الحياة التجارية في البحر الأحمر .
وبفعل الموقع الذي تحصل عليه
الإنجليز تمكنوا من توجيه تجارة البن
اليمني ، بما يتوافق ومصالحهم
مستفيدين من العلاقات الوطيدة مع
الأئمة الزيديين . وعليه كان البن
يشحن وفق خطط شركة الهند
الشرقية الإنجليزية التي حرصت على
نقل جزء كبير منه عن طريق رأس

الرجاء . مما أضر بالمصالح التجارية
لمصر في تلك الحقبة . ولم يقتصر الأمر
على النفوذ التجاري الإنجليزي في
اليمن ، بل جهد الهولنديون في تحقيق
علاقات منذ عام ١٦١٤م إلا أن الرفض
الذي واجهوه في عدن ومخا جعلهم
يركزون نشاطهم على الساحل
الجنوبي^(٣٠) .

د. إسماعيل نوري الربيعي
الجامعة الأردنية - كلية الآداب
قسم التاريخ



الهوامش والمراجع



١ - رولان موسينييه ، القرنان السادس عشر والسابع عشر ، ترجمة يوسف أسعد داغر وفريد م. داغر ، تاريخ الحضارات العام ، منشورات عويدات ، بيروت ١٩٦٦ م ، المجلد الرابع ، ص ٦٠٠ .

٢ - د. عبد الأمير محمد أمين ، المراحل الأولى للتنافس بين طرق القوافل القديمة وطريق رأس الرجاء الجديد ، كتاب تكريم الدكتور عبد الكريم غرايبه بمناسبة بلوغه الخامسة والستين ، عمان ١٩٨٨ م ، ص ص ٢٦٩ - ٢٧٢ .

٣ - د. نعيم زكي فهمي ، طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب أواخر العصور الوسطى ، القاهرة ١٩٧٣ م ، ص ٤٠ .

٤ - رولان موسينييه ، المصدر السابق ، ص ٦٠١ .

٥ - Masselman, The Cradle of Colonialism , London 1963, P. 224 .

٦ - Simkir, Traditional Trade of Asia, London 1968, P. 182 .

٧ - بانيكار ، آسيا والسيطرة الغربية ، ترجمة عبد العزيز جاويد ، القاهرة ١٩٦٢ م ، ص ٢٥ .

٨ - د. يوسف فضل حسن ، الصراع حول البحر الأحمر منذ أقدم العصور حتى القرن الثامن عشر ، مجلة الدارة ، العدد الثالث ، يناير - فبراير - مارس ١٩٨٣ م ص ١١٧ .

٩ - قطب الدين محمد بن أحمد النهروالي ، البرق اليماني في الفتح العثماني ، الرياض ١٩٦٧م ، ص ١٩ .

١٠ - أبو البركات محمد بن أحمد الحنفي ابن إياس ، بدائع الزهور في وقائع الدهور ، تحقيق محمد مصطفى ، القاهرة ١٩٦٠م ، ج ٤ ، ص ٨٤ .

١١ - د. فائق بكر الصواف ود. مصطفى محمد محمد رمضان ، أهمية ثغر جدة في النصف الأول من القرن العاشر الهجري [١٦م] ، مجلة الدارة ، العدد الثاني ١٩٨١م ، ص ٢٠٤ .

١٢ - د. فاروق عمر أباطة ، عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر ١٨٣٩ - ١٩١٨م ، القاهرة ١٩٧٦ ، ص ٣٨ .

١٣ - G. Stripling, The Ottoman Turks and The Arabs 1511 - 1574, Philadelphia 1977, P. 31

١٤ - د. عبد الأمير محمد أمين ، المراحل الأولى للتنافس ، المصدر السابق ص ٢٧٨ .

١٥ - علي غنام ، كيف نجحت دول أوروبية صغيرة في استعمار بلدان كبيرة ، مجلة الخليج العربي ، العدد الأول ١٩٨٧م ، ص ٢٨ .

١٦ - رولان موسينييه ، المصدر السابق ، ص ٦٠٦ .

١٧ - ول ديورانت ، قصة الحضارة ، الإصلاح الديني ، ترجمة محمد علي أبو درة ، جامعة الدول العربية ، القاهرة ١٩٧٢م ، الجزء الخامس من المجلد السادس ، ج ٢٦ ، ص ١٨٥ .

١٨ - رولان موسينييه ، المصدر السابق ، ص ٦٠٩ .

١٩ - C.R. Boxer, Portuguese Conquest and Commerce in Southern Asia 1500 - 1750, London 1968, P. 415 .

٢٠ - رولان موسينييه ، المصدر السابق ، ص ٦١٠ .

٢١ - د. عبد الأمير محمد أمين ، نظرة جديدة للإنجازات السياسية والعسكرية والتجارية البرتغالية ، مجلة دراسات ، المجلد الخامس عشر ، العدد السابع ١٩٨٨م ، ص ٢٨٦ .

Boxer Op. cit, P. 422 .

- ٢٢

٢٣ - د. عبد الأمير محمد أمين ، نظرة جديدة ، المصدر السابق ، ص ٢٢٨ .

٢٤ - بانيكار ، المصدر السابق ، ص ٢٤ .

٢٥ - N. Steensgaard, The Asian Trade Revolution of the Seventeenth Century, London 1974 , p. 170 .

Ibid . p.168 .

- ٢٦

Ibid .

- ٢٧

٢٨ - رولان موسينييه ، المصدر السابق ، ص ٦١٠ .

٢٩ - د. يوسف فضل حسن ، المصدر السابق ، ص ١٢٣ .

٣٠ - نفس المصدر ، ص ١٢٤ .

